

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr. _____/2026

Proiect

UE

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune parțial (transpune: art. 1 (1), (3), (4) și (5); art. 2 pct.1 și pct. 1b; art. 5 (1) – (3) și (6); art. 6 (3); art. 6a (1), art. 6e; art. 9 (1a); art. 11a (1)) Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, CELEX: 32008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.

Art. I. – Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 474-476, art. 842) se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1:

alineatul (1) se completează cu litera e) cu următorul cuprins:

„e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.”;

se completează cu alineatele (2¹) și (2²) cu următorul cuprins:

„(2¹) Prezenta lege se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deservesc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii Europene, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi piste pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere.

(2²) Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.”

2. Articolul 2 se completează cu noțiunea „rețea rutieră transeuropeană” cu următorul cuprins:

„*rețea rutieră transeuropeană* – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;”.

3. Articolul 5:

se completează cu alineatul (2¹) cu următorul cuprins:

„(2¹) Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.”;

se completează cu alineatul (3¹) cu următorul cuprins:

„(3¹) Procedurile de certificare a auditorilor de siguranță rutieră se aprobă de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.”

4. La articolul 6 alineatul (2), literele a)-c) vor avea următorul cuprins:

„a) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți;

b) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți;

c) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți;”.

5. Articolul 7:

la alineatul (3), literele a) și b) vor avea următorul cuprins:

„a) proiectul tehnic/preliminar, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;

b) detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;”;

la alineatul (4), cuvintele „evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cel al” se exclud”

la alineatul (5), cuvintele „sau al evaluării de impact asupra siguranței rutiere” se exclud”<

la alineatul (6), textul „Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice” se substituie cu cuvintele „legislația care reglementează domeniul achizițiilor publice”;

alineatele (7) și (8) vor avea următorul cuprins:

„(7) Auditul în domeniul siguranței rutiere este efectuat de către un auditor sau de o echipă de auditori, după caz, în funcție de complexitatea lucrării.

(8) În procesul auditului în domeniul siguranței rutiere trebuie să fie implicat cel puțin un auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională.”

6. La articolul 9, alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează pe drumurile care fac obiectul prezentei legi, cu excepția drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile expres, în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.”

7. Se completează cu articolul 9¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 9¹.** Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele

(1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2), evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile expres.

(2) Administratorul drumului este responsabil de efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

(3) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente:

a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);

b) analiza tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic.

(4) Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.

(5) Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează în conformitate normele aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.

(6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.”

8. Articolul 10:

se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins:

„(1¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabilă de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”;

alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„(2) Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract sau acord de colaborare, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul aprobat de Guvern.”;

se completează cu alineatele (2¹) – (2³) cu următorul cuprins:

„(2¹) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza acordului de colaborare dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.

(2²) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza contractului de prestări servicii dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.

(2³) Metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se aprobă de Guvern.”;

la alineatul (3), textul „cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere” se substituie cu textul „aprobat de Guvern”;

alineatul (4) va avea următorul cuprins:

„(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum și cele clasificate conform art. 9¹ alin. (6), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.”;

la alineatul (5), textul „titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8)”.

9. Se completează cu articolul 11¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 11¹.** Monitorizarea continuă a siguranței rutiere

(1) Administratorii drumurilor care fac obiectul prezentei legi asigură monitorizarea efectelor măsurilor de remediere implementate, inclusiv prin analiza evoluției accidentelor și a indicatorilor de risc, rezultatele fiind puse la dispoziția autorității competente.

(2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.”

10. Se completează cu articolul 12¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 12¹.** Notificarea Comisiei Europene

(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale notifică Comisia Europeană următoarele informații:

a) lista autostrăzilor și a drumurilor expres;

b) lista drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei legi sau incluse în domeniul de aplicare al acesteia.

(2) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene, o dată la cinci ani, un raport privind clasificarea în materie de siguranță a întregii rețele rutiere evaluate în conformitate cu art. 9¹.”

Art. II. – Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la data 1 ianuarie 2028, cu excepția prevederilor art. I pct. 3, 4 și 5, pct. 8, în partea ce vizează modificarea alin. (2)-(2³), (3) și (5), care intră în vigoare la expirarea termenului de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și prevederilor art. I pct.10, în partea ce vizează alin (1) al art.12¹, care intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței
infrastructurii rutiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Necesitatea elaborării și promovării proiectului de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, derivă din prevederile pct. 43 a Capitolului 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025. Consecvent, potrivit prevederilor pct. 1.2.3 din Planul de Acțiuni a Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025, Guvernul urmează să asigure elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent evaluării siguranței rețelei TEN-T. Subsecvent, implementarea Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, în scopul reducerii cu 20% a numărului accidentelor rutiere soldate cu decese și traumatisme grave, comparativ cu anul 2024, este prevăzută și în măsura de reformă 2.1.1 din Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
De la proclamarea independenței, în Republica Moldova au fost înregistrate circa 83187 accidente rutiere în care și-au pierdut viața 12906 și au fost rănite 101064 persoane. Numărul deceselor înregistrate este similar populației unui orașel mediu din Republica Moldova. Conform ultimelor date publicate de Poliție, în anul 2024, în Republica Moldova, s-au produs 2009 de accidente rutiere în urma cărora 209 persoane au decedat și 2369 au fost rănite grav. Potrivit estimărilor Băncii Mondiale, pierderile Republicii Moldova din cauza accidentelor rutiere foarte grave și cele soldate cu deces, în anul 2023 au constituit aproximativ 2,7 % din PIB sau 450 mln. USD. Având în vedere impactul social și economic al accidentelor rutiere, în septembrie 2020, Adunarea Generală a ONU a adoptat rezoluția A/RES/74/299 „Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”, proclamând deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cu obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele rutiere și răni până în 2030. OMS și comisiile regionale ONU, în cooperare cu alți parteneri din Colaborarea ONU pentru Siguranța Rutieră, au elaborat un Plan Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat în octombrie 2021. Planul global se aliniază cu Declarația de la Stockholm, subliniind importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere și solicitând îmbunătățiri continue în proiectarea drumurilor și a vehiculelor. Planul global se bazează pe următoarele directive specifice: • Planificarea sistemelor de transport multimodal și gospodărirea terenurilor; • Infrastructură rutieră sigură; • Autovehicule mai sigure; • Utilizarea în siguranță a drumurilor; • Acțiuni în caz de accident. În același timp, potrivit prevederilor art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023, „Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri: a) evaluarea de impact asupra siguranței

rutiere; b) auditul în domeniul siguranței rutiere; c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere; d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.”.

Cadrul normativ existent nu prevede un mecanism de evaluare a siguranței rutiere pentru drumurile aflate în exploatare, care să permită identificarea nivelului de risc pe fiecare tronson. Lipsa acestui instrument împiedică administratorul drumului să intervină preventiv, înainte de producerea accidentelor rutiere.

În lipsa unei evaluări la nivel de rețea, prioritizarea investițiilor în siguranța rutieră se realizează preponderent reactiv, în baza accidentelor deja produse, fără a dispune de o ierarhizare obiectivă a riscurilor.

Un instrument important în acest sens, care se bazează pe o abordare proactivă, este evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Evaluarea siguranței rutiere la nivel de rețea are ca scop să arate unde este cel mai periculos să circuli și unde trebuie intervenit cu prioritate, pentru a salva vieți și a reduce costurile sociale ale accidentelor.

Esențial în prevenirea situațiilor de risc îl constituie existența unei platforme prin care participanții la trafic să poată semnaliza evenimente sau condiții ce pot afecta siguranța rutieră.

Potrivit prevederilor art. 10 alin. (2) din Legea nr. 350/2023, *„Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, aprobat de Guvern”.*

Totuși, având în vedere că inspecțiile în domeniul siguranței rutiere pe drumurile care fac obiectul Legii 350/2023 nu se efectuează contra cost, reglementarea relațiilor juridice între autorități creează o supralegiferare inutilă și riscul unor blocaje administrative. În același timp, redacția actuală a art. 10 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 nu reglementează modul de efectuarea a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere pe drumurile care nu fac obiectul legii respective.

Conform prevederilor art. 7 din Legea nr. 350/2023, în cadrul evaluării de impact asupra siguranței rutiere este implicat și auditorul de siguranță rutieră. Însă, având în vedere că art. 3 din Directiva 2008/96/CE nu impune obligativitatea implicării auditorului de siguranță rutieră în cadrul evaluării de impact asupra siguranței rutiere, cadrul normativ național creează o povară suplimentară pentru procedura respectivă. În consecință, se impune necesitatea excluderii auditorului de siguranță rutieră din cadrul evaluării de impact asupra siguranței rutiere.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere introduce o procedură nouă de gestionare a siguranței rutiere, și anume evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată de administratorul drumurilor naționale, o dată la cinci ani, bazându-se pe evaluarea riscului de accidente și de coliziuni cu urmări grave, considerând următoarele elemente:

- examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);
- analiza tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic.

Consecvent, urmează a fi pus în sarcina administratorului drumurilor naționale de a institui un sistem pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.

Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorii drumurilor care fac obiectul Legii nr. 350/2023 urmează a fi stabilite prin acord de colaborare. Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorii drumurilor care nu fac obiectul Legii nr. 350/2023 urmează a fi stabilite prin contract de prestării servicii.

În cele din urmă, modificările esențiale se rezumă la:

- reducerea riscurilor rutiere pe rețeaua existentă;
- orientarea investițiilor către tronsoanele cu risc ridicat;
- creșterea capacității instituționale;
- excluderea auditorului de siguranță rutieră din cadrul evaluării de impact asupra siguranței rutiere;
- implicarea utilizatorilor drumurilor.

Având în vedere lipsa de specialiști atestați, dar și costurile aferente evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, prevederile care instituie această procedură de gestionare a siguranței rutiere urmează să intre în vigoare la data de 01.01.2028. Până la această dată, urmează a fi asigurată pregătirea specialiștilor și elaborarea ghidului referitor la evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Având în vedere că scopul colateral al proiectului de lege este asigurarea transpunerii în totalitate a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, alte alternative nu au fost examinate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Aprobarea proiectului de Lege va genera extinderea atribuțiilor administratorului drumurilor naționale, prin instituirea obligației de a efectua evaluări periodice (o dată la cinci ani) bazate pe analiza riscului de accidente și coliziuni grave.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu implică cheltuieli financiare și alocarea de mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat.

De asemenea, crearea unui cadru legal pentru managementul siguranței infrastructurii rutiere reprezintă o necesitate strategică pentru Republica Moldova, având ca scop alinierea la standardele europene și reducerea semnificativă a riscului de accidente rutiere.

Cercetările realizate de Rune Elvik (Institute of Transport Economics, Suedia, august 2006) evidențiază reduceri semnificative ale riscului de accidente ca urmare a desfășurării inspecțiilor de siguranță rutieră și aplicării măsurilor corective:

- Corectarea indicațiilor incorecte: 5–10%
- Instalarea parapetelor de siguranță pe zonele cu terasament: 40–50%
- Crearea de zone libere de obstacole adiacente drumului: 10–40%
- Îndepărtarea obstacolelor laterale: 0–5%

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele contribuie la reducerea nu doar a numărului de accidente soldate cu victime decedate, ci și a celor cu persoane grav traumatizate, precum și a accidentelor în general, diminuând astfel costurile sociale suportate de stat.

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele sprijină administratorii de drumuri în efectuarea unor investiții mai eficiente, prin identificarea drumurilor periculoase și prioritizarea măsurilor de siguranță în funcție de rentabilitatea investițiilor.

Cel mai semnificativ beneficiu al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele constă în reducerea costurilor indirecte generate de accidente rutiere, inclusiv pierderile de vieți omenești, traumele și pagubele materiale. Acest fapt se datorează procesului de clasificare a siguranței rutiere, proces în urma căruia tronsoanele periculoase urmează a fi clasificate în funcție de randamentul investiției. Activitățile de siguranță rutieră oferă o rată mare de returnare a investițiilor, superioară altor tipuri de investiții în domeniul transporturilor, conform studiilor realizate de Asian Development Bank, ale căror metodologii de calcul al costurilor și beneficiilor sunt utilizate la nivel global.

Pe termen mediu și lung, aceste investiții se justifică prin necesitatea implementării integrale a instrumentelor de management al siguranței infrastructurii rutiere, în conformitate cu Directiva (UE) 2008/96/CE și modificările ulterioare, conducând la reducerea accidentelor, optimizarea investițiilor și alinierea la standardele europene de siguranță rutieră.

4.3. Impactul asupra sectorului privat
Având în vedere că evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi realizată de S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”, elaborarea și aprobarea normelor privind evaluarea siguranței rutiere la nivel de rețea vor institui cadrul normativ necesar desfășurării acestei activități, asigurând claritate procedurală, predictibilitate și consolidarea capacităților instituționale ale S.A. „AND”. Totodată, aprobarea Regulamentului privind certificarea auditorilor de siguranță rutieră va crea un cadru normativ coerent și previzibil, stabilind condiții clare pentru instituțiile de învățământ care intenționează să se acrediteze în vederea formării și certificării auditorilor de siguranță rutieră.
4.4. Impactul social
Impactul social al procedurilor reglementate de prezentul act normativ se regăsește în scopul acestuia, fiind creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier. Prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale vine să asigure dreptul la viață și sănătate. Consecvent, dreptul la sănătate este prevăzut și garantat atât prin prisma actelor naționale, cât și internaționale. Astfel, dreptul la ocrotirea sănătății este garantat de Constituția Republicii Moldova în art. 36. La rândul său, art. 12 din Pactul Internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale prevede: „Statele părți la prezentul pact recunosc dreptul pe care îl are orice persoană de a se bucura de cea mai bună sănătate fizică și mintală pe care o poate atinge”. Totodată, acest drept este menționat în art. 25 din Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități și în art. 11 și 13 din Carta Socială Revizuită. În același timp, Convenția pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale (CEDO) în art. 2 (Dreptul la viață) prevede o intervenție juridică (obligație) pozitivă a Statului pentru a proteja și respecta dreptul la viață. Constituția Republicii Moldova, în art. 15 determină că cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin legea supremă și prin alte legi. Norma constituțională respectivă obligă autoritățile statului de a asigura protecție și respectarea drepturilor fiecărei persoane. Articolul 24 declară dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, statul având obligația să garantează fiecărui om acest drept.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil
4.5. Impactul asupra mediului
Nu este aplicabil
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este aplicabil
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Prezentul proiect de Lege vine să asigure transpunerea totală a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.. Directiva 2008/96/CE are scopul sporirii nivelului de siguranță rutieră pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale. Directiva în cauză a fost transpusă parțial în Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 622/2025, precum și Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 807/2025. În context, în scopul descrierii gradului de compatibilitate a prevederilor incluse în proiect, au fost elaborate tabelele de concordanță a acestuia.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul creează cadrul juridic necesar în vederea implementării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul a fost supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul și nota de fundamentare au fost plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15914

Proiectul de lege a fost avizat de:

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Agenția Națională Transport Auto;
- Cancelaria de Stat;
- Agenția Proprietății Publice;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.

7. Concluziile expertizelor

În conformitate cu art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost supus expertizării în cadrul procesului de avizare/expertizare, iar concluziile expertizelor au fost integrate în sinteza aferentă prezentului proiect.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

După intrarea în vigoare a unor prevederi din proiectul de Lege, urmează a fi operate modificări în Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 622/2025, precum și Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 807/2025.

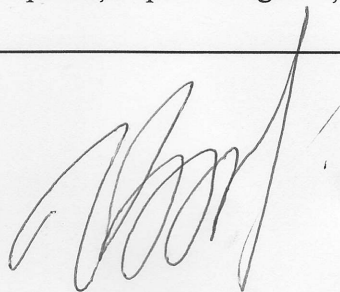
Consecvent, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va aproba normele privind evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele rutiere și Regulamentul de certificare a auditorilor de siguranță rutieră.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

După intrarea în vigoare a proiectului de lege, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va elabora și va înainta Guvernului, spre aprobare metodologia de calcul al costului prestării serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere.

Totodată, administratorul drumurilor naționale (S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”) va institui un sistem pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.

Viceprim-ministru, ministru



Vladimir BOLEA

SINTEZA
la proiectul de Lege
pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Congresul Autorităților Locale din Moldova (Nr. 41 din 13.02.2026)	1.	CALM comunică lipsa obiecțiilor la proiectul în cauză, cu excepția viziunii sceptice asupra situației, anume dacă se merită alinierea legislației naționale la normele UE care nu îi sunt specifice, pe motiv că Republica Moldova nu deține și probabil nu va deține o asemenea infrastructură rutieră, pentru că nu are un relief muntos (normele din proiect: „Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m”, „Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective”).	Nu se acceptă. Transpunerea actelor UE cu privire la Tuneluri derivă din prevederile pct. 61 a Capitolului 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
Cancelaria de Stat (Nr. 30-69-1480 din 11.02.2026)	2.	Pct. 7, în partea ce ține de modificarea art. 10 prin completarea alin. (2) cu un nou alineat (2 ³), se va revizui prin prisma art. 15 alin. (4) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, care statuează că, metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate persoanelor fizice și juridice de către autoritățile administrative, cu excepția cazurilor în care aceasta ține de competența Parlamentului, în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, se aprobă de Guvern. Adițional, în contextul obiecției invocate supra, se va revedea și Nota de fundamentare la proiect, compartimentul 9, unde este specificat faptul că, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să elaboreze și să aprobe metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere și normele	Se acceptă Modificările de rigoare au fost operate.

		privind evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.	
Ministerul Educației și Cercetării (Nr. 08/81/26 din 19.02.2026)	3.	În conformitate cu prevederile cadrului normativ existent, sugerăm a reanaliza completările la Articolul 2 cu textul Legii drumurilor nr. 509/1995, republicată în temeiul art. III al Legii nr. 231 din 10 noiembrie 2017 - Monitorul Oficial al RM, 2017, nr. 429-433, art. 716, cu modificările ulterioare și alin. (4) la Articolul 5 cu art. 11 ¹ din Codul educației nr. 152/2014, publicat în Monitorul Oficial al RM, 2024, nr. 319-324 art. 634, cu completările ulterioare.	Se acceptă Modificările de rigoare au fost operate.
Ministerul Finanțelor (Nr. 09/2-03/107-230 din 25.02.2026)	4.	La Nota de fundamentare Potrivit prevederilor compartimentului 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative”, mijloace financiare suplimentare nu sunt necesare, iar implementarea prevederilor hotărârii vor genera cheltuieli aferente pregătirii și certificării auditorilor de siguranță rutieră, care se va efectua din contul și în limita bugetului Agenției Naționale Transport Auto. În acest sens, întru a evita aprobarea unui act normativ fără sursă de acoperire, Agenția Națională Transport Auto urmează să-și asume responsabilitate de a acoperi costurile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului din contul și în limita alocațiilor aprobate în bugetul său.	Precizare Prevederile privind modificarea art. 5 alin. (4) referitor la certificarea auditorilor, au fost excluse din proiectul de lege. În consecință, din Nota de fundamentare au fost excluse referințele referitoare la pregătirea auditorilor.
Centrul de Armonizare a Legislației (Nr. 31/02-126-1853 din 19.02.2026)	5.	Clauza de armonizare a proiectului național se va expune în următoarea redacție: „Prezenta lege transpune parțial (transpune: art. 1 (1), (3) și (5); art. 2 pct.1 și pct. 1b; art. 5 (1) – (3) și (6); art. 6 (3); art. 6a (1), art. 6e și art. 9 (1a)) Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, CELEX: 32008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului	Se acceptă Proiectul de lege a cod completat cu clauza de armonizare.

		European și a Consiliului din 23 octombrie 2019”.	
	6.	În vederea transpunerii complete a Directivei UE, se impune completarea Legii nr. 350/2023 cu următoarele prevederi: -Obligația de notificare în adresa CE a listei drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive sau incluse în acesta și, ulterior, orice modificare adusă acesteia în conformitate cu art. 1 (4), a doua propoziție din Directivă, cu punerea în aplicare a acesteia din data aderării la UE; -Obligația de prezentare din 5 în 5 ani, în adresa CE, a unui raport privind clasificarea referitoare la siguranță a întregii rețele evaluate, a listei de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv, în special, îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în conformitate cu art. 11a (1) din Directivă, cu punerea în aplicare a acesteia din data aderării la UE.	Se acceptă Legea nr. 350/2023 urmează a fi completată cu art. 12¹ cu următorul cuprins: „Articolul 12¹. Notificarea Comisiei (1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale notifică Comisiei următoarele informații: a) lista autostrăzilor și a drumurilor expres; b) lista drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei legi sau incluse în domeniul de aplicare al acesteia. (2) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei, o dată la cinci ani, un raport privind clasificarea în materie de siguranță a întregii rețele rutiere evaluate în conformitate cu art. 9¹. Primul raport se transmite în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/698 din 24.02.2026)	7.	La pct. 2 definiția „drum principal” formulată prin referire la „categoria imediat următoare după autostrăzi” poate genera interpretări neuniforme în raport cu clasificarea drumurilor stabilită de actele naționale din domeniul, în special Legea drumurilor nr. 509/1995. Se recomandă alinierea expresă în categoriile prevăzute de legislația națională a drumurilor sau stabilirea mecanismului explicit de determinare.	Se acceptă Noțiunea de drum principal a fost substituită cu noțiunea de drum expres, asigurând corelarea cu clasificarea drumurilor stabilită de Legea drumurilor nr. 509/1995.
	8.	Nu se susține propunerea de abrogare a lit. c) alin. (2) art. 7 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, întrucât orice modificare a organizării circulației rutiere are un impact direct și semnificativ asupra siguranței rutiere. Intervențiile în domeniul semnalizării rutiere și al elementelor ce țin de configurarea infrastructurii pot genera un vid normativ și pot lipsi cadrul legal de un criteriu obiectiv necesar pentru reevaluarea condițiilor de siguranță. Or, elementele geometrice ale	Se acceptă

		drumului influențează în mod nemijlocit condițiile de trafic și nivelul riscului rutier, iar eliminarea prevederii menționate este de natură să afecteze coerența reglementării și să conducă la creșterea riscului de producere a accidentelor rutiere.	
9.	La pct. 6 din proiect referitor la art. 9 ¹ alin. (4), privind efectuarea primei evaluări a siguranței rutiere în termen de un an de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, se menționează că corelarea momentului efectuării primei evaluări la data aderării la Uniunea Europeană reprezintă o clauză de condiționalitate, care poate genera un vid de raportare în perioada premergătoare aderării. Având în vedere necesitatea imperativă a evaluării siguranței rutiere, se consideră oportună stabilirea unui termen rezonabil pentru realizarea primei evaluări la nivelul întregii rețele rutiere. Această măsură este esențială pentru a asigura continuitatea procesului de monitorizare până la momentul integrării europene. În acest context, se propune completarea art. II „Dispoziții finale” cu prevederi privind intrarea în vigoare a normelor prevăzute la art. 9 ¹ alin. (4) din proiect.	Nu se acceptă Termenul de intrare în vigoare a la art. 9¹ este stabilit la art. II alin. (1) din proiectul de lege, și anume la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Totodată, în vederea asigurării unui termen rezonabil pentru efectuarea primei evaluări a siguranței rutiere, a fost inserat alin. (4) care oferă administratorului drumului un termen de un an pentru a efectua evaluarea respectivă.	
10.	La pct. 7, excluderea drumurilor din tunelurile cu lungime mai mare de 500 m trebuie corelată cu cadrul normativ special pentru siguranța tunelurilor și cu specificarea expresă a autorității responsabile de siguranța tunelurilor, astfel încât norma să fie executorie și posibil de implementat.	Nu se acceptă Având în vedere că proiectul de Lege <i>privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană</i>, care urmează să asigure transpunerea Directiva 2004/54/CE <i>privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană</i>, este la etapa de elaborare, corelarea dintre actele normative urmează a fi asigurată în Legea privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană. Totodată, prevederile articolul 10 alin. (1¹) asigură compatibilitatea cu prevederile art. 6 alin. (3) din Directiva 2008/96/CE.	
11.	La pct. 8, se prezumă instituirea unui sistem online de raportare voluntară, care poate implica riscuri de prelucrare de date cu caracter personal (inclusiv	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 2 alin. (1) din Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal „<i>Prezenta</i>	

		date de contact, localizare, imagini/video, numere de înmatriculare etc.). Astfel, se impune includerea în proiectul de lege a unui principiu expres privind respectarea legislației privind protecția datelor și securitatea informației, iar detalierea garanțiilor să fie prevăzute în actele normative subsecvente.	<i>lege se aplică prelucrării datelor cu caracter personal, efectuată, total sau parțial, prin mijloace automatizate, precum și prelucrării prin alte mijloace decât cele automatizate a datelor cu caracter personal care fac parte dintr-un sistem de evidență a datelor sau care sunt destinate să facă parte dintr-un sistem de evidență a datelor”.</i> Totodată, respectarea actelor normative privind protecția datelor cu caracter personal este obligatorie pentru toți operatorii, iar specificarea necesității protecției datelor cu caracter personal în fiecare lege este redundantă. În altă ordine de idei, scopul sistemului online de raportare voluntară este colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor, datele cu caracter personal ale raportorului fiind nerelevante, respectiv colectarea acestora fiind nejustificată.
S.A „Administrația Națională a Drumurilor” (Nr. 38/698 din 24.02.2026)	12.	1. La articolul 1: alineatul (1), se completează litera c) cu următorul cuprins: „c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere la nivelul întregii rețele;”. Totodată, nu se consideră oportună completarea cu litera e), întrucât evaluarea siguranței rutiere se realizează în baza rezultatelor inspecției. Deși, ambele procese implică examinarea, inspecția este o parte tehnică, iar evaluarea este o apreciere corespunzătoare în raport cu acțiune (obiectul este inspecția, iar evaluarea este criteriul). Din celea relatate, putem valida faptul că inspecția în teren, constituie fundamentul obiectiv al evaluării, precum și separarea inspecției de evaluare, nu este argumentat din motiv că este un proces.	Nu se acceptă Atât în sensul Legii nr. 250/2023, cât și în sensul Directivei 2008/96/CE, inspecțiile în materie de siguranță și evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, sunt două proceduri distincte și cu scopuri diferite. Totodată, comasarea acestor două proceduri contravine scopului proiectului de lege, și anume asigurarea transpunerii Directivei sus-menționate.
	13.	2. La articolul 5: alineatul (4) rămâne cu același conținut, deoarece actele de studii și certificatele auditorilor de siguranță rutieră, trebuie să fie recunoscute și echivalente, în conformitate cu cerințele naționale.	Se acceptă Prevederile cu privire la modificarea art. 5 alin. (4) au fost excluse din proiectul de lege.
	14.	3. La articolul 7: alineatul (8), rămâne cu același conținut, deoarece cetățean al Republicii Moldova cunoaște legislația	Se acceptă Alineatul (8) va avea următorul cuprins: „(8) În procesul auditului în domeniul siguranței rutiere trebuie să

		națională. Totodată, în NOTA DE FUNDAMENTARE la proiectul Legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și conform subpunctul 1.3.5 – „Pregătirea a 15 auditori în domeniul siguranței rutiere” din Planul de Acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranța Rutieră pentru anii 2025-2030, este stipulat că și angajații în cadrul ANTA vor fi instruiți în acest domeniu.	fie implicat cel puțin un auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională.”
15.	4. La articolul 9, alineatul (3) va avea același cuprins, deoarece Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, este deja aprobat prin HG nr. 807 din 23.12.2025. S.A. „AND”, consideră că articolul 9, nu este oportun de completat cu articolul 9¹, ținând cont de argumentele invocate anterior, precum și se dublează atribuțiile între ANTA și AND (în conformitate cu pct. 8, secțiunea 1, Capitolul II, din Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, este deja aprobat prin HG nr. 807 din 23.12.2025, unde este specificat că în procesul efectuării inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sunt implicate următoarele părți: 8.1. ANTA; 8.2. Ministerul Afacerilor Interne; 8.3. administratorul drumului). Astfel, este clar stipulat că, administratorii drumurilor vor fi implicați activ prin furnizarea informațiilor necesare echipei de inspecție și participarea nemijlocită la efectuarea acesteia, având obligația de a se pronunța asupra recomandărilor formulate. În acest context, suprapunerea atribuțiilor între diferite autorități sau instituții generează o dublare nejustificată a competențelor și, implicit, irosirea mijloacelor financiare alocate din bugetul de stat, fără a aduce un plus de eficiență procesului.	Nu se acceptă Atât în sensul Legii nr. 250/2023, cât și în sensul Directivei 2008/96/CE, inspecțiile în materie de siguranță și evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, sunt două proceduri distincte și cu scopuri diferite. Totodată, comasarea acestor două proceduri contravine scopului proiectului de lege, și anume asigurarea transpunerii Directivei sus-menționate.	

		Suplimentar, menționăm că atribuirea unor responsabilități suplimentare către ANTA a fost reglementată anume în scopul excluderii situațiilor de autoevaluare a siguranței rutiere de către administratorul drumurilor, asigurând astfel imparțialitatea și obiectivitatea procesului de evaluare.	
Agencia Națională Transport Auto (Nr. 02/1-1- 1039 din 26.02.2026)	16.	Art. 5 se completează cu alineatul (3 ¹) cu următorul cuprins: „Procedurile de certificare a auditorilor de siguranță rutieră vor fi aprobate prin Ordinul organului central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.” Motivare: Completarea propusă are drept scop instituirea unui temei juridic clar pentru aprobarea procedurilor de certificare a auditorilor de siguranță rutieră, prin act administrativ normativ al autorității competente.	Se acceptă
	17.	La art. 7 din Legea nr. 350/2023, se propune excluderea din alin. (4), (5), (7) și (8), precum și din art. 8 alin. (2) și (3), a textului „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere”, după caz.	Se acceptă Auditorul de siguranță rutieră a fost exclus din procedura de evaluare de impact asupra siguranței rutiere, în conformitate cu art. 3 din Directiva 2008/96/CE.
	18.	Pe tot parcursul Legii nr. 350/2023, denumirea textului: „Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere”, se substituie cu textul: „Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere”.	Se acceptă de principiu În vederea asigurării unui grad de flexibilitate la elaborarea sau modificarea actelor subordonate Legii 350/2023, a fost exclusă denumirea Regulamentelor respective.
Agencia Proprietății Publice (Nr. 05-04-1223 din 20.02.2026)	19.	Comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
Ministerul Mediului (Nr. 13-05/585 din 27.02.2026)	20.	Comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere (platforma particip.gov.md)	21.	La Art. I, pct. 1 din proiect (2 ¹) este utilizată noțiunea de ”trafic general de autovehicule”, care nu este clară și nu este definită. Recomandăm utilizarea noțiunii de general definite, cum ar fi ”drum deschis circulației publice”, ”drum clasificat”, ”circulație publică”, ”drum public”, sau a clarifica	Nu se acceptă Potrivit art. 54 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, <i>„terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația UE și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu</i>

	formularea prezentului alineat, care este neclar.	<i>respectarea prevederilor prezentei legi</i> ". În acest sens, la alin. (2 ¹) au fost utilizate noțiunile conform Directivei 2008/96/CE. Totodată, în textul alin. (2 ¹), după expresia „drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule” este explicat la care drumuri se referă această expresie.
22.	La Art. I, pct. 2 necesită clarificări, având în vedere că intră în contradicție cu prevederile Legii drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează: -noțiunea de ”drum principal”, după formularea ei, corespunde noțiunii de ”drum expres” din Legea nr. 509/1995. Din punctul nostru de vedere, fiind vorba de funcție ierarhică superioară pe rețea a unui drum. Propunem să fie utilizată aceeași abordare legală - noțiunea de ”drum expres”, pentru a nu crea confuzie între legi. -noțiunea de ”rețea rutieră transeuropeană” se încadrează în noțiunea de ”drumuri europene” din Legea nr. 509/1995. Credem că sunt necesare clarificări, pentru ca să nu existe interpretări diferite între 2 legi.	Se acceptă parțial Termenul de „drum principal” a fost substituită cu noțiunea de „drum expres”. Referitor la drumurile europene, vă informăm că, în sensul Legii drumurilor nr. 509/1995, drumurile europene reprezintă drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) la care Republica Moldova a aderat și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie litera „E”.
23.	În versiunea actuală a Legii 350/2023, noțiunea de ”auditor de siguranță rutieră” nu include efectuarea evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere și evaluarea siguranței rețelei (clasificarea siguranței rețelei). În acest sens, propunem reformularea noțiunii, după cum urmează: ”auditor de siguranță rutieră – titular al unui certificat de competență profesională, care efectuează procedurile de siguranță a infrastructurii rutiere, în condițiile art. 1 (1) al prezentei legi”.	Nu se acceptă În sensul Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, auditorul de siguranță rutieră este implicat doar în procedurile de audit în domeniul siguranței rutiere și inspecții în domeniul siguranței rutiere. Având în vedere cele menționate, operarea modificărilor sugerate este nejustificată.
24.	La Art. I, pct. 3, considerăm că alin. 4 din art. 5 nu necesită a fi modificat, din raționamente de asigurare a calității actului de auditare, având în vedere că titularul unui certificat de competență în domeniul auditului de siguranță rutieră trebuie să cunoască normele și standardele aplicate infrastructurii rutiere din Republica Moldova. Totodată, țările-membre nu admit la lucrări de audit pe rețeaua proprie de drumuri, fără confirmarea (autentifica,	Se acceptă Prevederile cu privire la modificarea art. 5 alin. (4) au fost excluse din proiectul de lege.

		recunoaște și echivala) studiilor și certificării.	
25.	Art. 9, alin. (4), lit. (a) din Directiva 2008/96/CE (consolidată), prevede că "auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor". Legea 350/2023 (actuală), la art. 5 (3, a) prevede admiterea la pregătirea pentru certificare ca "auditor de siguranță rutieră" a deținătorilor diplomelor de studii de licență la specialitatea "Ingineria și tehnologia transportului auto". Considerăm necesară excluderea acestui drept, având în vedere că specialiștii din acest domeniu nu au studii aferente și experiență în ingineria drumurilor, sau reformularea acestui punct, după cum urmează: " fie deține act de studii superioare de licență la una dintre specialitățile „Căi ferate, drumuri, poduri" sau „Ingineria și tehnologia transportului auto" și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniul ingineriei infrastructurii transporturilor, fie deține act de studii superioare la altă specialitate și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniul ingineriei siguranței traficului rutier și al analizei accidentelor rutiere".	Nu se acceptă Limitarea calității de auditor exclusiv la o anumită specializare/experiență îngustă (ex. „drumuri și poduri”) ar putea conduce la o restrângere disproporționată a accesului la profesie, în condițiile în care competențele relevante sunt dobândite și în cadrul programelor de studii din domeniul ingineriei transporturilor. Având în vedere corespondența directă dintre competențele dobândite în domeniul ingineriei și tehnologiei transporturilor și atribuțiile specifice auditului de siguranță rutieră, includerea în categoria auditorilor de siguranță rutieră a specialiștilor care dețin studii și experiență profesională în domeniul ingineriei transporturilor este pe deplin justificată din perspectivă tehnică și profesională, precum și în raport cu practicile europene în materie.	
26.	La art. 6 din legea 350/2023 (actuală), se propune reformularea alin. (1), după cum urmează: "În activitatea sa, auditorul de siguranță rutieră este independent în raport cu Comanditarul auditului, autoritatea competentă și proiectantul infrastructurii".	Nu se acceptă Având în vedere că angajații autorității competente au statut de funcționari publici, implicarea acestora în procesul de audit este deja supusă restricțiilor prevăzute la art. 25 din Legea nr. 158/2008 privind funcția publică și statutul funcționarului public. În aceste condiții, instituirea unei restricții suplimentare privind accesul acestora la procedura de efectuare a auditului, printr-un alt act normativ, este redundantă.	
27.	Art. 7 din Lege, necesită a fi clarificat, având în vedere ciclurile de planificare și proiectare a unei infrastructuri rutiere, dar și prevederile art. 3 și 4 din Directiva 2008/96/CE (actualizată). Astfel, se propune ca art. 7 (1) din Lege	Nu se acceptă Completarea art. 7 alin. (1) cu norme de reglementare suplimentare, inclusiv cele stabilite la art. 2, contravine prevederilor art. 51 alin. (5) din Legea 100/2017 cu privire la actele normative	

	să fie expus în următoarea redacție: ” Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială a unei infrastructuri rutiere noi sau de modificare substanțială (studii de prefezabilitate / fezabilitate), înaintea inițierii și aprobării proiectării, care să indice considerentele de siguranță rutieră, și contribuie la alegerea soluției propuse, bazată pe analize de costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.”. Alineatul (2), să fie modificat, după cum urmează: ” În sensul alin. (1), se consideră modificare substanțială modernizarea sau reabilitarea unei infrastructuri rutiere, care impune schimbarea unor elemente geometrice ale drumului prin respectarea criteriilor indicate în anexa I.”. În acest sens, literele a) – d) să fie excluse, iar în anexă să fie preluată anexa I din Directiva 2008/96/CE (consolidată).	„Articolul poate fi divizat în alineate, constituite, de regulă, dintr-o singură propoziție sau frază, prin care se reglementează o dispoziție specifică ansamblului normelor articolului. Dacă dispoziția alineatului nu poate fi exprimată într-o singură propoziție sau frază, pot fi utilizate mai multe propoziții sau fraze”. Totodată, redacția propusă pentru alin. (2), inclusiv prin utilizarea expresiei „unor elemente”, contravine art. 54 alin. (1) lit. a) din aceeași lege, care impune expunerea conținutului proiectului într-un limbaj simplu, clar și concis, astfel încât să fie exclus orice echivoc. Sintagma menționată are un caracter imprecis și poate genera interpretări diferite. În schimb, redacția actuală a alin. (2) asigură un grad sporit de claritate și previzibilitate normativă.” Subsecvent, completarea Legii cu anexa I este nejustificată, având în vedere că aceasta a fost transpusă în Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.
28.	Se propune modificarea art. 7, alin. 3), după cum urmează: ” (3) Auditul în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape: a) proiect tehnic sau studiu de fezabilitate, angrenat în proiectarea tehnică al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea, proiectului de construcție a drumului public, sau; b) detalii de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public; c) perioada de un an de la recepția la terminarea lucrărilor”. Argumentarea acestei modificări este transpunerea totală a Directivei, respectiv, și faptul că studiul clasic de fezabilitate include mai multe lucrări de evaluare a fezabilității, nu de proiectare, în sensul său clasic. Astfel, în ghidurile de bune practici europene, evaluarea impactului de siguranță rutieră este	Se acceptă de principiu După operarea modificărilor, art.7 alin. (3) va avea următorul cuprins: „(3) Auditul în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape: a) proiectul tehnic/preliminar, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public; b) detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public; c) perioada de un an de la recepția la terminarea lucrărilor.”

		produsă în cadrul studiilor complexe de preferezabilitate/fezabilitate (exemplu, evaluarea impactului de mediu).	
	29.	La Art. I, pct. 4 din proiect, propunerea de modificare a art. 7 alin. 8) să fie ajustată la pct. 4 al prezentului aviz.	Se acceptă Prevederile art. 7 alin. (8) au fost revizuite.
	30.	La Art. I, pct. 5 din proiect, modificarea propusă la art. 9, alin. 3, nu este clară și în versiunea propusă, exclude din procedura de "clasificare a siguranței rețelei" drumurile europene (autostrăzi și drumuri expres). Considerăm că a fost scursă o eroare. "Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele" este o evaluare cu utilizarea echipamentelor computerizate (exemplu, iRAP), și este suplimentară procedurilor de "Clasificare a siguranței rețelei rutiere". Astfel, propunem ca alin. 3 din art. 9 a Legii să rămână în versiunea existentă.	Nu se acceptă Clasificarea siguranței rețelei, nu este obiect de reglementare a Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019, aceasta fiind un mecanism de gestionare a siguranței rutiere prevăzut de versiunea anterioară a Directivei. Astfel, pe drumurile care fac obiectul directivei urmează a fi efectuată Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (noul mecanism inclus în Directivă), iar pe drumurile care nu fac obiectul Directivei urmează a fi efectuată clasificarea siguranței rețelei.
	31.	Art. 9, alin. 2) din Legea, se propune a exclude alin. 2), iar alin. 3) să fie modificat și completat, după cum urmează: "(2) clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei rutiere sunt efectuate în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat de Guvern". Justificarea acestei propuneri este în faptul că aceste 2 proceduri sunt strâns legate tehnic, iar HG 807/2025 confirmă, în mare parte, acest fapt.	Nu se acceptă Clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente nu constituie o procedură distinctă de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere, ci reprezintă o etapă integrantă a procesului de clasificare a siguranței circulației. În aceste condiții, menționarea expresă a acestei etape în cuprinsul alin. (2) este nejustificată, întrucât clasificarea siguranței circulației se realizează printr-un proces etapizat, care include mai multe componente interdependente, inclusiv clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/1046 din 17.03.2026)	32.	Având în vedere că nu este clară argumentarea autorului proiectului pe marginea obiecțiilor expuse la pct. 3 din avizul Ministerului Afacerilor Interne, se reiterează obiecția referitor la art. 9 ¹ alin. (4), privind efectuarea	Se acceptă Intrarea în vigoare a art. 9 ¹ a fost modificată, respectiv, alin. (4) a fost exclus având în vedere că modificările respective urmează să intre în vigoare

		primei evaluări a siguranței rutiere în termen de un an de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Se menționează că corelarea momentului efectuării primei evaluări la data aderării la Uniunea Europeană reprezintă o clauză de condiționalitate, care poate genera un vid de raportare în perioada premergătoare aderării. Având în vedere necesitatea imperativă a evaluării siguranței rutiere, se consideră oportună stabilirea unui termen rezonabil pentru realizarea primei evaluări la nivelul întregii rețele rutiere. Această măsură este esențială pentru a asigura continuitatea procesului de monitorizare până la momentul integrării europene. În acest context, se propune completarea art. II „Dispoziții finale” cu prevederi privind intrarea în vigoare a normelor prevăzute la art. 9¹ alin. (4) din proiect.	până la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-629 din 24.02.2026)	33.	La art. I, pct.7, întru asigurarea clarității și aplicabilității normei, considerăm binevenit specificarea „autorității responsabile de siguranța tunelurilor cu lungimea mai mare de 500 m”.	Nu se acceptă În lipsa fizică a tunelurilor, desemnarea autorităților responsabile de siguranța acestora este prematură. Reglementarea modului de administrare a tunelurilor cu lungimea mai mare de 500 m, urmează a fi asigurată în Legea prin care se va transpune Directiva 2004/54/CE.
	34.	La art.II, alin. (1) - în contextul în care, potrivit art. 56, alin.(1) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, acestea intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova sau la data indicată în textul actului normativ, considerăm că textul „care intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova” este de prisos și necesită a fi exclus.	Nu se acceptă Păstrarea redacției actuale are rolul de a elimina orice incertitudine cu privire la momentul intrării în vigoare a actului și de a evidenția intenția expresă a legiuitorului privind aplicarea termenului de 30 de zile.
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție (Raport ELO26/1129 1 din 25.03.2026)	35.	Se constată că a fost respectată etapa esențială în asigurarea transparenței procesului de elaborare a deciziilor, conform art.8 lit.a) din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.	Se ia act

		Se constată că scopul declarat de către autor în nota de fundamentare corespunde scopului real al proiectului. În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.	
Ministerul Justiției (nr. 4/2-3313 din 25.03.2026)	36.	În clauza de armonizare, autorul menționează că proiectul național asigură transpunerea parțială a Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, în special, (transpune: art. 1 (1), (3) și (5); art. 2 pct. 1 și pct. 1b; art. 5 (1) – (3) și (6); art. 6 (3); art. 6a (1), art. 6e; art. 9 (1a); art. 11a). Totodată, se atestă că prevederile proiectului național coroborate cu cele deja existente în Legea nr. 350/2023, Hotărârea Guvernului nr. 622/2025 și Hotărârea Guvernului nr. 807/2025, asigură transpunerea completă a Directivei UE, cu condiția luării în considerare a observațiilor de compatibilitate de mai jos. Art. 1 alin. (1), (3) și (5) din actul UE referitor la categoriile de proceduri obligatorii, extinderea domeniului de aplicare asupra drumurilor finanțate din fonduri ale Uniunii Europene, precum și excluderea drumurilor din tuneluri este transpus prin proiectul național de modificare a Legii nr. 350/2023, prin completarea art. 1 alin. (1) cu lit. e) și introducerea alineatelor (2¹) - (2²). Proiectul național completează Legea nr. 350/2023, la art. 2, cu noțiunile de „drum principal” și „rețea rutieră transeuropeană” potrivit art. 2 pct. 1 și pct. 1b din actul UE. Proiectul național completează Legea nr. 350/2023, prin introducerea art. 9¹, care reglementează evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, stabilind sfera de aplicare a procedurii, autoritatea responsabilă, metodologia evaluării bazată pe analiza riscului de accidente și coliziuni grave, periodicitatea evaluărilor, precum și clasificarea	Se acceptă

		tronsoanelor de drum în funcție de nivelul de siguranță potrivit art. 5 alin. (1) - (3) și (6) din actul UE. Dispozițiile art. 6 alin. (3) din actul UE referitoare la asigurarea siguranței tronsoanelor de drum adiacente tunelurilor rutiere prin efectuarea inspecțiilor comune de siguranță rutieră și stabilirea frecvenței minime a acestora sunt transpuse prin proiectul național, prin completarea art. 10 al Legii nr. 350/2023 cu alin. (1'). Dispozițiile art. 6a alin. (1) din actul UE referitoare la obligația de urmărire a rezultatelor evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele prin efectuarea inspecțiilor specifice este transpus de proiectul național, prin completarea art. 10 alin. (4) din Legea nr. 350/2023. Dispozițiile art. 6e din actul UE referitoare la instituirea unui sistem național pentru raportarea voluntară a evenimentelor și riscurilor de siguranță rutieră sunt transpuse prin proiectul național prin introducerea art. 111 alin. (2) în Legea nr. 350/2023. Dispozițiile art. 9 alin. (1a) din actul UE referitoare la conținutul programelor de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere sunt transpuse prin proiectul național, prin completarea art. 5 al Legii nr. 350/2023 cu alin. (2'). Subsidiar, în vederea transpunerii complete a Directivei UE, autorul proiectului intervine prin completarea Legii nr. 350/2023 cu art. 121 în care se transpun următoarele: - Obligația de notificare în adresa Comisiei Europene a listei drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive sau incluse în acesta și, ulterior, orice modificare adusă acesteia în conformitate cu art. 1 alin. (4), a doua propoziție din Directivă, cu punerea în aplicare a acesteia din data aderării la UE; - Obligația de prezentare din 5 în 5 ani, în adresa Comisiei Europene, a unui raport privind clasificarea referitoare la siguranță a întregii rețele evaluate, a listei de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv, în	
--	--	---	--

	special, îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în conformitate cu art. 11a alin. (1) din Directivă, cu punerea în aplicare a acesteia din data aderării la UE. În context, clauza de armonizare se va revizui și actualiza potrivit celor menționate supra.	
37.	La art. I: În partea dispozitivă, la sursa publicării Legii nr. 350/2023, cuvintele „publicată în” sunt excedente și se vor exclude.	Se acceptă
38.	La pct. 4 se va rectifica numărul articolului în care se propun modificări, corect fiind art. 6 alin. (2) lit. a)-c).	Se acceptă
39.	La pct. 5: Dispoziția de modificare a alin. (4) din art. 7 se va reda după cum urmează: „la alineatul (4) cuvintele „evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cel al” se exclud” (observație valabilă inclusiv pentru alin. (5));	Se acceptă
40.	În dispoziția de modificare a alin. (6) termenul „textul” se va substitui cu termenul „sintagma”, iar termenul „cuvântul” se va substitui cu termenul „cuvintele”.	Se acceptă
41.	Cu referire la modificarea alin. (7) și (8), atragem atenția că, în cazul în care se expun în redacție nouă două sau mai multe elemente structurale expuse consecutiv, în dispoziția propriu-zisă de modificare se va menționa expres acest fapt, după cum urmează: „alineatele (7) și (8) vor avea următorul cuprins:”, urmate de redarea acestora. Observația dată este valabilă inclusiv pentru pct. 8.	Se acceptă
42.	La pct. 8, în redacția propusă a alin. (2²) din art. 10, cuvintele „contractului de prestării servicii” se vor substitui cu cuvintele „contractului de prestări servicii”, potrivit art. 1375 din Codul civil. Totodată, propunerile de completare cu alin. (2¹)-(2³) se vor comasa după acest model: „se completează cu alineatele (2¹)-(2³) cu următorul cuprins:”.	Se acceptă

	43. La pct. 10, în denumirea și textul art. 12 ¹ , se va expune denumirea completă a Comisiei (Comisia Europeană);	Se acceptă
	44. La art. II: la alin. (1), pentru precizia normei privind intrarea în vigoare a legii, textul „precum și a prevederilor art. I pct. 8, în partea ce vizează modificarea alin. (2), (2 ¹), (2 ²), (2 ³)” se va substitui cu textul „art. I pct. 8, în partea ce vizează modificarea alin. (2)-(2 ³)”; textul „în termen de 30 de zile de la data publicării” se va substitui cu textul „la expirarea termenului de 30 de zile de la data publicării”.	Se acceptă

Secretar general

Angela ȚURCANU